

■■■ STEFANO MESSINA

# «Cantieri navali, non arrendiamoci alla supremazia del Far East»

«Gli armatori sono pronti a fare costruire le navi del futuro negli stabilimenti europei»

■■■ FRANCESCO FERRARI

«Credo sia fondamentale non cadere nella trappola dei carburanti impossibili e concentrarsi su quei carburanti possibili sia per la conformazione dei nostri porti, che nella larghissima maggioranza dei casi sono incastonati all'interno delle città, a due passi dalle abitazioni, sia per favorire e sviluppare la produzione nazionale». Stefano Messina, presidente di Assamatori, lo ribadisce a chiare lettere: sulle emissioni occorrono regole lontane dall'ideologia e vicine, il più possibile, alle esigenze concrete degli operatori.

Presidente Messina, nel corso dell'ultima assemblea di Assamatori lei ha lanciato un doppio allarme. Partiamo dal primo: la situazione della flotta traghetti in Italia, un dossier legato a doppio filo alla cantieristica navale. Qual è la vostra posizione e quali riscontri state avendo?

«I traghetti in Italia sono un asset fondamentale per il trasporto merci e passeggeri. Con l'introduzione delle normative derivanti dal Fit for 55, non chiediamo di ridiscutere l'applicazione dell'Ets: dal gennaio 2024 abbiamo iniziato a pagarlo e continueremo a farlo nei prossimi

“Sull'Ets le promesse sono state tradite. Oggi il rischio di trovarsi a fare i conti con una doppia imposizione è quantomai concreto

anni, in percentuali sempre maggiori. Quello che non accettiamo è che quanto generato dal settore marittimo torni al comparto solo in minima parte, mentre sarà dirottato in modo massiccio a coprire lo squilibrio del debito pubblico; esisteva un impegno preciso per una tassa di scopo, ma questo impegno è stato tradito. Inoltre la sensazione è che difficilmente si rinuncerà a tale cospicuo contributo quando sarà in vigore un regime analogo a livello internazionale, deciso dall'Imo. Insomma, il rischio di trovarsi a fare i conti con una doppia imposizione è quantomai concreto. Quanto alla cantieristica, la nostra posizione è molto chiara: per recuperare il gap competitivo con i cantieri del Far East, occorrono aiuti ai cantieri italiani ed europei. Gli armatori sono pronti a far costruire le navi nel Vecchio Continente, a condizione che questo avvenga a prezzi in linea con il mercato e senza politiche protezionistiche, altrimenti, come sta già accadendo, dovremo continuare a costruire in altri Paesi al di fuori dell'Europa».

**Il secondo allarme riguarda la flotta di bandiera italiana, che sta perdendo quote. Come si può contrastare questo fenomeno?**

«Non serve la bacchetta magica, la ricetta è in realtà molto semplice e si limita a due parole d'ordine: semplificazione e digitalizzazione. Non mi stanco di ripeterlo: gli armatori non cercano paradisi fiscali, ma una burocrazia snella ed efficiente, costi contenuti, procedure rapide».

**Ci sono esempi virtuosi?**

«Prendiamo esempio da Malta, un Paese dell'Unione europea, il cui registro è cresciuto sino ad arrivare ai vertici mondiali proprio seguendo questa strada. Oltretutto, parliamo di un'operazione che sarebbe a costo zero per le casse dello Stato. In Parlamento sono stati presentati ben tre Disegni di Legge sul tema, auspichiamo che si proceda a ritmi serrati anche se, devo dirlo,



La costruzione di un traghetto nello stabilimento Fincantieri a Castellammare di Stabia, nel 2013, per la Société des traversiers du Québec

**i**  
**CHIÈ**

Nato a Genova nel 1968, dopo la laurea in giurisprudenza e una prima esperienza di un anno presso un istituto bancario a Londra, è entrato a far parte delle aziende del Gruppo di famiglia nell'ambito del core-business dell'armamento e dei servizi di trasporto marittimo internazionale di linea. Attualmente è presidente di Gruppo Messina SpA, presidente di RoRo Italia SpA e vice presidente esecutivo di Ignazio Messina & C. SpA, la cui flotta di proprietà è composta da navi ro-ro portacontainer di ultima generazione e battenti bandiera italiana. Da gennaio 2018 è presidente di Assamatori

non intravediamo segnali positivi in questo senso: infatti anche gli emendamenti al Decreto Infrastrutture sul punto non hanno trovato accoglimento».

**Parliamo di Green deal. Al di là delle posizioni politiche e ideologiche, la visione europea sembra contrastare con la necessità dei Paesi Ue di restare competitivi sul mercato globale. Perché questo messaggio fa così fatica a essere metabolizzato dalla politica comunitaria?**

«La sensazione è che il primo mandato di Ursula von der Leyen sia stato contraddistinto da un forte ambientalismo ideologico al quale adesso – in ritardo e senza troppa convinzione – si sta cercando in qualche modo di rimediare. Capiremo se questa intenzione è genuina o meno già da come si svilupperà la Strategia Marittima Industriale dell'Unione, anche se i primi passi sono stati tutt'altro che confortanti: bene ha fatto il governo italiano a non sottoscrivere la Dichiarazione di Stettino, che al suo interno conteneva il seme di quel protezionismo che, con particolare riferimento alla cantieristica, porrebbe un ulteriore problema per il trasporto marittimo e per l'economia del mare più in generale».

**Quali sono i rischi concreti dell'applicazione del regolamento Ets?**

«In questo momento il rischio maggiore, oltre a non avere un ritorno di quanto generato, risiede proprio in una possibile doppia imposizione. Provo a spiegarvi meglio. Recentemente, durante l'MEPC83 di aprile, in sede Imo si è raggiunta una intesa sull'introduzione di una misura a medio termine per la riduzione delle emissioni del settore marittimo globale. L'accordo è sicuramente perfezionabile, e i prossimi mesi ci diranno di più sulla sua reale applicazione, attesa per l'MEPC straordinaria di ottobre. Ma è fuori di dubbio che l'accordo Imo debba aprire la strada ad un allineamento della normativa eu-

“Inuovi fuel? Concentriamoci sui carburanti “possibili”: sia per la conformazione dei nostri porti, sia per favorire la produzione nazionale

L'INTERVISTA





ropea con la futura normativa globale, alla quale non può sommarsi raddoppiando gli oneri per gli armatori. Purtroppo le reazioni, benché informali, della burocrazia di Bruxelles all'idea di un intervento correttivo che allinei la legislazione Ue e la legislazione Imo sono risultate a dir poco tiepide. Paventiamo vi possa essere la volontà di mantenere in vigore le normative ambientali come un feticcio ideologico e per conservare le competenze di Bruxelles, a cui temo non si voglia rinunciare, sull'allocatione delle risorse per un buon numero di progetti europei che peraltro hanno poco a che fare con la decarbonizzare del settore marittimo».

**I porti italiani, è opinione diffusa, devono sommare alla funzione di snodi logistici quella di hub energetici. Ma i ritardi sono preoccupanti, basti pensare alla mancanza di centri di stoccaggio e distribuzione di fuel ecologici. C'è il rischio che gli armatori scelgano altri Paesi?**

«Dipende. Per le linee internazionali, questo rischio è evidentemente molto alto: una nave portacontainer sulle rotte da e per il Far East, ad esempio, potrà fare bunkeraggio in un qualsiasi porto che trova lungo la sua rotta. Ma un traghetto impiegato fra Livorno e Olbia ha ben poca scelta: potrà rifornirsi del fuel prescelto solo in uno dei due porti caposcala. Risulta quindi fondamentale non cadere nella trappola dei carburanti impossibili e concentrarsi su quei carburanti possibili sia per la conformazione dei nostri porti, che nella larghissima maggioranza dei casi sono incastonati all'interno delle città, a due passi dalle abitazioni, sia per favorire e sviluppare la produzione nazionale; quindi per allinearsi alle scelte già introdotte dagli armatori, improntate sull'uso dei bio carburanti, sul gas naturale liquefatto e sul metanolo. Siamo soddisfatti dell'emanazione delle Linee Guida per il bunkeraggio Ship-to-Ship di Gnl nei porti italiani e del percorso collaborativo e di condivisione che ha portato a questo regolamento. Prossimo passo sono le regole per l'altro combustibile alternativo che oggi assieme al Gnl rappresenta una possibile alternativa, os-

sia il metanolo. Occorre adesso risolvere il nodo delle garanzie d'origine di questi fuel, adeguando il nostro impianto normativo allo standard europeo».

**A proposito di formazione e lavoro: i marittimi italiani lamentano da anni scarsa attenzione e una sostanziale discriminazione a beneficio dei colleghi extra-Ue. Come si può affrontare questo delicatissimo tema?**

«Cambiando al più presto questo regime, non c'è altra strada. È davvero inaccettabile che i marittimi, tutti italiani, imbarcati nei collegamenti di corto raggio non godano dello stesso aiuto di cui invece beneficiano i marittimi che prestano servizio su linee internazionali e di crociera, tra i quali numerosi extracomunitari. Si tratta di una vera e propria stortura, su cui si è pronunciata la Commissione invitando l'Italia a rispettare le regole dell'Unione. Noi ci stiamo battendo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto a un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione».

**Lei è presidente di Assarmatori da 8 anni. Quanto è cresciuta l'associazione e quali sono i vostri obiettivi?**

«È cresciuta molto, lo dico con orgoglio. Per una policy ben precisa non comunichiamo ogni nostro nuovo associato, ma il progetto Assarmatori in questi otto anni è diventato il riferimento per tante e variegate realtà armatoriali e del comparto marittimo e portuale. Attenzione, però: la nostra associazione non è cresciuta solo nel numero degli associati, arrivando a rappresentare gli armatori praticamente in tutti gli organi consultivi istituiti nei porti italiani, ma anche come struttura. Oggi siamo presenti a Roma, dove 'abita' la politica nazionale, a Bruxelles, dove, come abbiamo visto anche in questa chiacchierata, si prendono decisioni dirimenti per il settore, e a Genova, il principale porto del Paese. I nostri gruppi di lavoro sono sempre più attivi, gli associati contribuiscono alla vita associativa in modo dinamico e collegiale».

**m**  
**SC**  
**SICILIA**



REGISTERED OFFICE:  
MSC Sicilia S.r.l. - Via Trinacria, 11 - 95030 Tremestieri  
Etneo (CT) - Italy

SECONDARY OFFICE:  
MSC Sicilia S.r.l. - Via Emerico Amari, 124 - 90139  
Palermo (PA) - Italy

Mail: [mssc Sicilia\\_itcta@mssc Sicilia.it](mailto:mssc Sicilia_itcta@mssc Sicilia.it)

[www.mssc Sicilia.it](http://www.mssc Sicilia.it)